

## FAKTOR KESALAHAN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS DALAM HUBUNGANNYA DENGAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DI KEPOLISIAN RESOR BULELENG

Oleh:

Kadek Putra Aryawan<sup>1</sup> dan I Nyoman Surata<sup>2</sup>  
Putraaryawan2@gmail.com dan nymn.surata@gmail.com

**Abstrak:** Pelaku pelanggaran lalu lintas, sebagai suatu bentuk tindak pidana dapat dihukum sesuai dengan kesalahannya. Faktor kesalahan merupakan faktor penting dalam menentukan apakah seorang pelaku pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dihukum atau tidak. Penelitian ini meneliti masalah tata cara penentuan kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Buleleng dan apakah pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas dihubungkan dengan faktor kesalahan di Kepolisian Resor Buleleng..

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris, bersifat deskriptif. Pengumpulan data dilakukan dengan studi dokumen dan wawancara. Data yang terkumpul dianalisis secara kualitatif.

Penentuan kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Buleleng terutama dilakukan melalui penanganan TKP kecelakaan lalu lintas. Kepolisian Resor Buleleng dalam menangani perkara kecelakaan lalu lintas selalu menghubungkan antara pertanggungjawaban pidana pelaku dengan faktor kesalahan yang dilakukan. Kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas umumnya disebabkan karena unsur kelalaian.

**Kata-kata Kunci:** Faktor Kesalahan, Kecelakaan Lalu Lintas, Pertanggungjawaban Pidana.

### PENDAHULUAN

Panjang jalan di Kabupaten Buleleng pada tahun 2017 mencapai 1.335,28 km, yang terdiri dari jalan nasional sepanjang 196,75 km, jalan provinsi 106,65 km dan jalan kabupaten sepanjang 1.031,88 km. Jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kabupaten Buleleng adalah 15.823, tidak termasuk sepeda motor (Badan Pusat Statistik, 2018:393). Jalan yang panjang, wilayah yang luas, jumlah kendaraan yang cukup banyak, serta mobilitas penduduk yang tinggi merupakan hal-hal yang potensial mendorong terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Buleleng.

---

<sup>1</sup> Alumni Fakultas Hukum Universitas Panji Sakti.

<sup>2</sup> Dosen Fakultas Hukum Universitas Panji Sakti.

Berikut adalah jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Buleleng Tahun 2018 (Sumber: Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Buleleng):

Bulan	Kejadian	Luka Ringan	Luka Berat	Meninggal	Kerugian Materi/Rp
Januari	31	53	0	6	32.800.000
Pebruari	24	39	0	7	38.950.000
Maret	20	37	0	4	15.250.000
April	39	61	1	8	40.250.000
Mei	46	73	1	9	51.500.000
Juni	56	90	0	8	62.900.000
Juli	63	98	0	6	32.450.000
Agustus	74	110	0	9	61.550.000
September	62	83	0	12	43.700.000
Oktober	61	107	0	7	85.150.000
Nopember	57	86	0	8	49.250.000
Desember	57	79	0	8	35.450.000
<b>Jumlah</b>	<b>590</b>	<b>916</b>	<b>2</b>	<b>92</b>	<b>549.200.000</b>

Atas dasar banyaknya korban yang sia-sia akibat kecelakaan lalu lintas, dapat dipahami jika kecelakaan lalu lintas, telah menjadi permasalahan internasional, yang sangat penting, yang mendorong . *World Health Organization* (WHO) mempublikasikan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan jumlah kematian tertinggi di dunia. WHO telah mempublikasikan bahwa pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di jalan akan menjadi penyebab kematian nomor 5 (lima) di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru-paru, dan infeksi saluran pernapasan (Pemerintah Republik Indonesia: *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan* 2011-2035: 1).

Diperkirakan ada 3 (tiga) faktor yang menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas, yaitu: faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor jalan, dan lingkungan. Dari ketiga faktor ini, faktor manusia diperkirakan merupakan faktor

yang paling banyak menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas (Najid, 2012). Sehubungan dengan hal ini, maka dalam konteks pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas faktor manusia harus menjadi hal yang paling diprioritaskan untuk diperbaiki.

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib memenuhi beberapa hal, antara lain:

- a. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar.
- b. Mengutamakan keselamatan pejalan kaki.
- c. Dapat menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi atau SIM, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, dalam hal dilakukan pemeriksaan.
- d. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknik dan baik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan atau minimum, tata cara mengangkut orang atau barang, tata cara penggandengan atau penempelan dengan kendaraan lain.
- e. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah. Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk disamping pengemudi wajib memakai sabuk pengaman atau keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm (Wirjono Prodjodikoro, 2000: 29).

Kenyataannya tidak selalu demikian, banyak pengguna jalan yang tidak memiliki kesadaran yang cukup untuk memenuhi ketentuan berlalu lintas dengan baik. Padahal, kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang telah memakan

korban jiwa dan harta yang tidak sedikit. Pengguna jalan masih banyak yang mengikuti aturan lalu lintas, sebatas untuk menghindari tindakan dari petugas, bukan untuk tujuan keselamatan.

Kecelakaan lalu lintas, umumnya didahului adanya pelanggaran lalu lintas. Menurut Awaloedin pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan atau peraturan perundang-undangan yang lainnya (Naning Rondlon Awaloedin, 2003: 19).

Pelaku pelanggaran lalu lintas, sebagai suatu bentuk tindak pidana dapat dihukum sesuai dengan kesalahannya. Kesalahan merupakan salah satu unsur dari suatu tindak pidana. E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi menyatakan bahwa tindak pidana mempunyai 5 (lima) unsur yaitu (Kanter E.Y & S.R. Sianturi, 2002: 211):

- a. Subjek;
- b. Kesalahan;
- c. Bersifat melawan hukum dari suatu tindakan;
- d. Suatu tindakan yang dilarang atau diharuskan oleh Undang-Undang dan terhadap pelanggarnya diancam dengan pidana; dan
- e. Waktu, tempat, dan keadaan (unsur objektif lainnya).

Loebby Loqman menyatakan bahwa unsur-unsur tindak pidana meliputi beberapa hal, yaitu (Erdianto Effendi, 2011: 99):

1. Perbuatan manusia baik aktif maupun pasif;
2. Perbuatan itu dilarang dan diancam dengan pidana oleh undang-undang;
3. Perbuatan itu di anggap melawan hukum;
4. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan; dan
5. Pelakunya dapat dipertanggungjawabkan.

Faktor kesalahan merupakan faktor penting dalam menentukan apakah seorang pelaku pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dihukum atau tidak, sehingga merupakan hal yang menarik untuk diteliti.

Winarno menyatakan bahwa penanganan pelanggaran lalu lintas dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu (Winarno, 1989: 82):

1. Penanggulangan dengan cara moralistik.

Penanggulangan dengan cara moralistik adalah usaha-usaha yang dilakukan dalam mencegah pelanggaran lalu lintas melalui usaha-usaha pembinaan, memperkuat moral dan mental agar kebal terhadap bujukan, godaan atau sesuatu yang buruk yang dapat mempengaruhi pemakai kendaraan. Langkah-langkah konkrit yang dilakukan melalui cara moralistik antara lain:

- a. Melakukan pembinaan terhadap kesadaran mental terdiri dari:
  - 1) Mendorong dan membina seseorang agar sadar dan mau menjalankan semua peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan cara yang baik.
  - 2) Membina seseorang agar dapat ikut serta dalam berbagai kegiatan terutama dalam hal penyuluhan hukum.
- b. Aparat hukum selalu memberikan petunjuk teknis terutama kepada masyarakat yang kurang memahami isi dari undang-undang lalu lintas.

2. Penanggulangan dengan cara abalisionistik.

Penanggulangan dengan cara abalisionistik adalah menghilangkan atau memperkecil sebab-sebab terjadinya pelanggaran maupun kecelakaan dalam berlalu lintas di jalan raya melalui upaya selalu memberikan tindakan nyata kepada para pemakai kendaraan apabila tidak memakai helm, tidak membawa SIM (Surat Izin Mengemudi, STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), dari kendaraan yang dibawanya dengan cara diproses menurut hukum yang berlaku.

Dari latar belakang masalah yang diuraikan dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimanakah tata cara penentuan kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Buleleng?
- b. Apakah pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas dihubungkan dengan faktor kesalahan di Kepolisian Resor Buleleng?

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris, yang meneliti pelaksanaan hukum pidana berkaitan dengan tata cara penentuan kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas dan hubungan pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas dengan faktor kesalahan di Kepolisian Resor Buleleng.

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif (menggambarkan) yang menggambarkan/ melukiskan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu, atau untuk menentukan penyebaran suatu gejala, atau untuk menentukan ada tidaknya hubungan antara suatu gejala dengan gejala lainnya dalam masyarakat. Penemuan gejala-gejala itu berarti juga tidak sekedar menunjukkan distribusinya, akan tetapi termasuk usaha mengemukakan hubungan satu dengan yang lain di dalam aspek-aspek yang diselidiki.

Penelitian ini menggambarkan pelaksanaan hukum pidana berkaitan dengan tata cara penentuan kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas dan hubungannya dengan pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Buleleng.

Penelitian dilakukan di Kepolisian Resor Buleleng. Pemilihan lokasi penelitian dilakukan berdasarkan tujuan-tujuan tertentu, antara lain untuk memudahkan proses pencarian data. Selama penelitian peneliti berdomisili di Kabupaten Buleleng, sehingga lokasi penelitian mudah dicapai. Alasan obyektif yang relevan karena di wilayah hukum Kepolisian Resor Buleleng, masih banyak terjadi kecelakaan lalu lintas dengan korban yang tidak sedikit. Hal ini sejalan dengan permasalahan penelitian.

Data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari sumber data kepustakaan dan sumber data lapangan. Dari sumber data kepustakaan dikumpulkan data sekunder berupa bahan-bahan hukum, berupa:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang sifatnya mengikat (hukum positif) terutama berupa peraturan perundang-undangan. Bahan hukum primer yang menjadi rujukan dalam penelitian ini antara lain:

- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang memberikan penjelasan tentang bahan hukum primer. Dalam hal ini yang digunakan adalah pendapat ahli hukum yang tertuang dalam karangan ilmiah terutama dalam bentuk buku.

Dari sumber data lapangan dikumpulkan data primer yang relevan, yaitu tentang apa yang telah secara nyata terjadi.

Penelitian ini menggunakan beberapa teknik pengumpulan data seperti:

- a. Teknik studi dokumentasi/ kepustakaan yaitu serangkaian usaha untuk memperoleh data dengan cara membaca, menelaah, mengklasifikasikan, mengidentifikasi dan dilakukan pemahaman terhadap bahan-bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan dan buku-buku literatur yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.
- b. Teknik wawancara berencana/ terstruktur, yaitu suatu wawancara yang disertai dengan suatu daftar pertanyaan yang disusun sebelumnya, serta tidak menutup kemungkinan diajukan pertanyaan-pertanyaan tambahan sesuai dengan situasi dan kondisi pada saat wawancara (Amiruddin dan Asikin, Zainal, 2004). Wawancara merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan guna mencapai tujuan tertentu (Burhan Ashofa, 2004: 95).
- c. Analisis Data adalah mengorganisasikan dan menguraikan data ke dalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan sesuai masalah penelitian (Moleong, L., 1999: 103).

Pengolahan data dalam penelitian ini dilakukan dengan metode kualitatif dan disajikan secara deskriptif analisis. Metode kualitatif yang dimaksud adalah meneliti obyek penelitian dalam situasinya yang nyata/ alamiah/ riil (*natural setting*). Analisis kualitatif diartikan sebagai penelitian yang tidak melakukan perhitungan 'jumlah' (Soejono dan Abdurahman H., 2003: 26). Alur pengolahan data sebagai berikut: data dikumpulkan kemudian disusun secara sistematis, direduksi, dipaparkan secara sistematis, dan ditarik simpulan sebagai jawaban atas permasalahan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berkenaan dengan penanganan kecelakaan lalu lintas di Wilayah Hukum Kepolisian resor Buleleng, menggunakan standar penanganan kecelakaan lalu lintas yang mengacu kepada peraturan perundang-undangan. Begitu Kepolisian menerima laporan atau menemukan kejadian kecelakaan lalu lintas baik *OC (Out of Control)* maupun kecelakaan yang ada lawannya, baik itu kecelakaan satu-satu maupun kecelakaan beruntun. Kecelakaan beruntun disini maksudnya kendaraan satu menabrak kendaraan lain, kemudian kendaraan tersebut menabrak lagi kendaraan di depannya. Standar penanganan yang digunakan Kepolisian Resor Buleleng tetap menangani kecelakaan dengan mendatangi TKP (Tempat Kejadian Perkara), kemudian pada saat kami mendatangi TKP dan korban masih ada di tempat, akan diamankan korban terlebih dahulu. Apabila jumlah korban banyak sedangkan jumlah personil terbatas, maka Kepolisian akan melakukan pemeriksaan terlebih dahulu terhadap korban, apabila ada korban yang sudah meninggal maka tidak akan dilakukan tindakan, melainkan akan lebih memprioritaskan korban yang benar-benar membutuhkan bantuan sehingga dapat menyelamatkan nyawa orang yang bersangkutan. Korban kecelakaan satu-satu, dibantu, kemudian dipasang *police line* sehingga aktivitas pengamanan atau olah TKP tidak terganggu, dan harus dilakukan dengan cepat karena kejadian terjadi di jalan umum agar tidak menyebabkan kemacetan lalu lintas. Kepolisian kemudian menyelamatkan korban dan mengamankan barang bukti, dan memberikan tanda di TKP terkait letak korban dan barang bukti dan segera disingkirkan karena sudah diberikan tanda atau gambar pada TKP, atau sebagai istilah, *key point* pada tempat kejadian perkara yang akan dijadikan sebagai awal dari tempat pengukuran, termasuk tiang listrik yang ada di tempat kejadian. Apabila korban dan barang bukti sudah berada di tempat yang aman, maka Kepolisian akan mudah membagi tugas, seperti ada yang mengatur lalu lintas, ada yang mengolah TKP, ada yang melakukan pengukuran serta ada yang melaksanakan pengaturan, sehingga kemacetan di TKP dapat di minimalisir.

Setelah selesai melakukan pengaturan Kepolisian akan mencari saksi-saksi, karena saksi sangat penting dalam memberikan bantuan serta kesaksian terkait



kejadian, walaupun saksi datang setelah kejadian berlangsung, dan saksi yang dibutuhkan yaitu sebanyak 2 atau 3 saksi di luar dari pihak kepolisian. Kalau tidak ada saksi sama sekali, otomatis polisi yang datang menangani TKP tersebut akan dijadikan saksi, karena polisi tersebut merupakan orang pertama yang datang ke TKP sekaligus memberikan gambaran mengenai kejadian serta pada saat pemeriksaan dari kedua belah pihak pada kecelakaan yang ada lawannya. Kepolisian akan menyertakan hasil dari olah TKP yang ada di lapangan, karena saksi sangat sulit di dapatkan pada saat terjadi kecelakaan, maka dari itu apabila ada orang yang kebetulan lewat atau memberikan bantuan kepada korban serta bersedia menjadi saksi kepada pihak kepolisian, khususnya lalu lintas dan penyidik satlantas.

Proses selanjutnya setelah perkara di TKP selesai, yaitu melakukan pemeriksaan terhadap korban ke rumah sakit, permintaan visum, dan terakhir ke polres dan akan dilanjutkan serta diteruskan ke penyidik. Dari penyidik akan dilakukan pemeriksaan terhadap kedua belah pihak ditambah dengan saksi-saksi yang ada untuk kelanjutan proses hukum dari kecelakaan lalu lintas yang sudah terjadi.

Selain mengacu kepada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan tata cara pelaksanaan penyelidikan/ penyidikan secara umum, penanganan kecelakaan lalu lintas mengacu kepada Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 menentukan: “Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas adalah serangkaian kegiatan yang dilaksanakan oleh petugas Polri di bidang lalu lintas setelah terjadi Kecelakaan Lalu Lintas di jalan yang meliputi kegiatan mendatangi TKP dengan segera, menolong korban, melakukan tindakan pertama di TKP, mengolah TKP, mengatur kelancaran arus lalu lintas, mengamankan barang bukti, dan melakukan penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas”.

Proses penanganan TKP dalam kecelakaan lalu lintas adalah untuk membuat terang peristiwa kecelakaan tersebut untuk menemukan tersangkanya. Melalui penanganan TKP kecelakaan lalu lintas diharapkan akan ditemukan alat bukti dan

barang bukti yang ada hubungannya dengan kecelakaan tersebut sebagai suatu peristiwa pidana yang telah terjadi.

dalam penanganan kejadian kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Buleleng sudah pasti dan mengaitkan antara pertanggungjawaban pidana pelaku dengan kesalahan yang dilakukan. Otomatis apabila yang salah sampai mengakibatkan orang lain meninggal dunia pasti diancam pidana dengan merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 310 ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4). Khusus pada ayat (4) ini, tersangka yang mengakibatkan orang meninggal dunia maka akan diajukan ke Pengadilan, kalau ayat (1) menyebutkan terkait kerusakan material, ayat (2) menyebutkan luka ringan, dan ayat (3) luka berat, yang bisa saja selama proses penyidikan ini meninggal sehingga mengalami perubahan status yang nantinya akan mengarah ke Pasal 310 ayat (4).

Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan:

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Kepolisian pada umumnya menghubungkan antara pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas dengan faktor kesalahan, namun kadang kadang karna korban luka ringan diselesaikan secara kekeluaragaan, tetapi tetap harus melalui pemeriksaan agar Kepolisian mengetahui bahwa yang

bersangkutan atau kedua belah pihak ini mengakui kesalahan mengakui kesalahan pada saat mengendarai sepeda motor atau mobil. Penghentian penyidikan dapat dilakukan apabila terpenuhi ketentuan tentang penghentian penyidikan, antara lain karena tersangkanya telah meninggal dunia.

Dalam konteks Hukum Pidana seseorang, tidak mungkin dipertanggungjawabkan dan dijatuhi pidana kalau tidak melakukan perbuatan pidana. Orang yang melakukan perbuatan pidana akan dipidana, apabila mempunyai kesalahan. Seseorang mempunyai kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan pidana dilihat dari segi masyarakat, dia dapat dicela oleh karenanya, sebab dianggap dapat berbuat lain, jika memang tidak ingin berbuat demikian (Roeslan Saleh, 1981: 58).

Adanya faktor kelalaian dalam perkara kecelakaan lalu lintas, dapat mengakibatkan seseorang yang terlibat sebagai pelaku dalam kecelakaan lalu lintas dapat dihukum karena menyebabkan korban luka ringan, atau luka berat, atau meninggal, dan/atau menyebabkan terjadinya kerusakan Kendaraan dan/atau barang. Hukuman yang diancamkan kepada yang bersangkutan mengacu pada ketentuan hukum yang berlaku, antara lain KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

## SIMPULAN

Sebagai bagian akhir dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut sebagai jawaban atas masalah yang telah dirumuskan.

1. Penentuan kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Buleleng terutama dilakukan melalui penanganan TKP kecelakaan lalu lintas dengan:
  - a. menolong korban, membawa ke rumah sakit;
  - b. mengamankan TKP dengan memasang *police line*;
  - c. mengatur lalu lintas di TKP;
  - d. menandai posisi korban dan barang bukti;
  - e. mengamankan orang-orang yang terlibat seperti pengemudi dan awak kendaraan yang lain;

- f. memeriksa, mengamankan surat-surat kendaraan;
  - g. mencatat berkas korban, saksi;
  - h. membuat sketsa gambar TKP;
  - i. menghubungi kantor Polisi terdekat;
  - j. membuat BAP pemeriksaan TKP;
  - k. menyerahkan ke penyidik.
2. Kepolisian Resor Buleleng dalam menangani perkara kecelakaan lalu lintas selalu menghubungkan antara pertanggungjawaban pidana pelaku dengan faktor kesalahan yang dilakukan. Kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas umumnya disebabkan karena unsur kelalaian.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Amiruddin dan Asikin, Zainal. 2004. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Erdianto Effendi. 2011. *Hukum Pidana Indonesia Suatu Pengantar*. Bandung: Refika Aditama.
- Badan Pusat Statistik. 2018. *Kabupaten Buleleng Dalam Angka 2018*.
- Burhan Ashofa. 2004. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Kanter E.Y & S.R. Sianturi. 2002. *Azas-Azas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya*. Jakarta: Stora Grafika.
- Moleong, L. 1999. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosda Karya.
- Najid. 2012. *Estimasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Nasional dan 6 Propinsi Di Pulau Jawa Indonesia*. Jakarta: Jurusan Teknik Sipil Universitas Tarumanagara.
- Naning Rondlon Awaloedin. 2003. *Mengairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*. Jakarta: Bina Ilmu.
- Pemerintah Republik Indonesia: *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035*.